ANUL XIII No. 1801

4 PAGINI 3 LEI

Miercuri 4 Septembrie 1935

BIBLIOTECA CENTRALA ... SIBIU

Gazeta GRATUIT Sporturilor

ABONAMENTE
Pe un an . . . . . LEI 1000
Pe şase luni 500
Instituţiuni, Cluburi şi Proprietari 2000

COTIDIANUL SPORTULUI ROMÂNESC
Birourile : STRADA INGINER ANGHEL SALIGNY No. 2 — BUCUREŞTI.
Fondatori E. EMILIAN şi E. MUNTEANU Director: AL. MUNTEANU Prim redactor: N. PAPAGHEORGHE

PUBLICITATEA DUPA TARIF
Telefon : Direcţie 3.26.60 Administraţie 3.26.60 Redacţie şi Provincie 3.26.69

Mormocea a câştigat cea mai dificilă etapă de până acum

Pe un drum accidentat şi prost, alergătorii au realizat o medie orară excepţional de bună. Caravana a rătăcit de două ori drumul. Mormocea conduce cu un avantaj apreciabil în clasamentul general. Încă un abandon. Hapciuc e cel mai bun cătărător

TOPLIŢA, 2. (Prin telefon dela unul din trimişii noştri speciali). — O fericită ocaziune ne-a dat posibilitatea să egalăm şi noi performanţele confratelui nostru mai mare «l'Auto». Graţie amabilităţii d-lui inginer Lascu am urmărit întreaga cursă la bordul unui avion al fabricei I. A. R.

*

Etapa 7-a, Cluj—Topliţa, a fost desigur cea mai grea din câte s'au desfăşurat până acum. Un drum accidentat şi acoperit cu pietriş şi pe deasupra greu de identificat pe hartă, a presărat cursa cu numeroase incidente de parcurs. In general însă, s'a realizat o medie orară excelentă: 28 km. 200 m.

SPRE... POLONIA!

La Cluj s'a dat azi dimineaţă startul cel mai matinal. La ora 6, erau deacum adunaţi toţi concurenţii în piaţa Operei. La ora 6 şi 15 domnul Marcel Constant a făcut apelul la care n'au răspuns Uşer şi toţi concurenţii jugoslavi. După cum se ştie, sârbii au motivat abandonul cu faptul că juriul nu a soluţionat în mod obiectiv conflictul dintre Tudose şi Fiket. Sârbii cereau descalificarea ambilor alergători, pretenţie pe care — fireste — juriul nu a satisfăcut-o. Cu toată opunerea lui Gragac, care a fost de părere să se continue cursa, echipa jugoslavă a abandonat. Azi dimineaţă cicliştii sârbi, împreună cu Hrenciuc, au fost îmbarcaţi într'un autobuz, pus la dispoziţie de Federaţia de Ciclism şi au plecat spre Bucureşti.

Plecarea s'a dat la ora 6.30, în cursă pornind 36 alergători. După ce s'a mers în tren viu aproape 15 km., d. Marcel Constant a constatat că s'a greşit drumul. Caravana a fost reintoarsă şi s'a dat o nouă plecare la marginea Clujului. Se merge în ritm potolit câtiva kilometri. La km. 3 Mormocea suferă primul rigorile pietrişului. Are o pană şi rămâne s'o repare. 2 km. mai departe Guzan îl imită. La Someşan, un pod rupt permite alergătorilor să se strecoare cu dificultate, dar împiedică automobilele însoţitoare să treacă. Abia după 15 minute maşinile îşi pot continua drumul.

DIN NOU S'A GREŞIT DRUMUL!

După trecerea podului dela Someşan comisarul cursei constată că din nou s'a greşit drumul. Din nou este reîntoarsă caravana, din nou se dă plecarea. Plutonul din fruntе, format din Tudose, Daniel, Hapciuc, Lipinski, Niculae Ion Tapu, Turn, cu tot avansul pe care-l avea, este nevoit să reînceapă cot la cot cu codaşii.

POLONEZII N'AU ASTAMPAR

Niculae Ion Tapu trece în frunte şi impune o alură drăcească. Curând însă dealurile îl temperează. Iată dealul dela Apahida, lung de aproape 1000 m. şi foarte accidentat. Plutonul care venise până aci compact, se resfiră. Mormocea, Hapciuc, Tudose, conduc cu rândul. La vale, Dobrin sparge şi rămâne să repare. O nouă serie de dealuri aduce alte schimbări în configuraţia plutonului. Imediat după parcurgerea văei, Tudose, Mormocea, Niculae Ion Tapu, Negoescu şi Niţescu, opresc şi schimbă călcătura. Polonezii Daniel şi Pietrovski, care au prins de veste, atacă cu furie şi încearcă să se detaşeze, urmaţi ca o umbră de Hapciuc — cel mai bun cătărător al etapei.

In urmă, Tudose, Mormocea şi Tapu, pedalează vârtos dar cu toate eforturile pe cari le depun, nu pot ajunge pe evadaţi. Cei trei fruntaşi, merg la deal cu 35 de km. pe oră!

Abia după 40 km. Tudose, Mormocea şi Niculae Ion Tapu, reuşesc să prindă din urmă pe Daniel. Mai departe plutonul fruntaş are următoarea compoziţie:

Lipinski, Hapciuc, Turn, Savanof şi Timco. Dobrin, care fusese şi el în pluton, sparge şi pierde contactul. Sparg apoi Mormocea şi Savanof, iar puţin mai departe Niţescu şi Negoescu.

TUDOSE ESTE UN INCORIGIBIL

Acum, Tudose încearcă ceeace a încercat în toate etapele: evadarea. Nu reuşeşte. Este ajuns de Lipinski şi încet, încet, plutonul se reface. E rândul lui Hapciuc să încerce aventura. Porneşte

HAPCIUC

cu o viteză respectabilă, se detaşează, dar Tudose şi Niculae Ion Tapu porniesc în urmărirea lui. Vin apoi la câtiva zeci de metri, Dinu Ştefan, Daniel, Timco, Savanof şi turcul Kiazim. La câteva sute de metri în urmă, Mormocea, care a reparat, vine furtună şi aduce cu sine mai mulţi depăşiţi. Şirul de dealuri nu se mai sfârşeşte. Soseaua, acoperită cu pietriş, omoară bruma de cauciucuri de cari mai dispun alergătorii. Este acum rândul lui Tudose să spargă. Niculae Ion Tapu rămâne să-l ajute.

HAPCIUC A EVADAT!

In frunte, Hapciuc pedalează şi ia un apreciabil avans. Pe dealul Craiului are 500 metri avantaj asupra lui Dinu Ştefan, care la rându-i este despărţit de ceilalţi alergători prin distanţe variabile. La Reghin, Hapciuc soseşte cu un avans de 4 minute.

Hapciuc soseşte la Reghin cu 4 minute avans

Inainte de Reghin, Dinu Ştefan suferise o pană care l'a întârziat câteva minute şi a permis alergătorilor care-l urmăreau, să-l întreacă. Iată ordinea sosirei la Reghinul săsesc :

1. Hapciuc 4, 38, 10
2. Niculae Ion Tapu 4, 42, 30
3. Mormocea, acelaş timp.
4. Tudose, acelaş timp.
5. Pietrowski, acelaş timp.
6. Daniel 4, 45
7. Dinu Ştefan 4, 46, 50
8. Timco 4, 47, 15
9. Savanof 4, 49, 40
10. Kiazim 4, 51, 20
11. Dobrin 4, 54, 20
12. Lipinski 4, 54, 55
13. Nicolici, acelaş timp
14. P. Vasilescu, acelaş timp.
15. Schuler 4, 57, 50
16. C. Traian 4, 59, 35
17. Turn, acelaş timp.
18. C. Georgescu 5, 01, 35
19. Gogan, acelaş timp.
20. Neacşu 5, 09, 30
21. Nenciu 5, 09, 45
22. Niţescu 5, 13, 05
23. Negoescu, acelaş timp.
24. Steckel 5, 16, 35
25. Teckleş, acelaş timp.
26. Grigoriu, acelaş timp.
27. Borş 5, 18, 05
28. Cimpoieru 5, 19
29. Cercel 5, 20, 40
30. Guzan 5, 24, 55
31. Iencek 5, 26, 35
32. Kirkoz, acelaş timp.
33. Mereuţă 5, 31, 10
34. Sebastian, acelaş timp.
35. Movilă 5, 39
36. Munteanu 5, 46, 50

O PAUZA DE O ORA ŞI REINCEPE CALVARUL

La Reghinul Săsesc concurenţii fac o pauză de o oră, în care interval se serveşte o masă frugală. La ora 12.30, s'a dat plecarea în grup compact pentru continuarea cursei. Este o căldură caniculară. Deaceea trainul lent în care se desfăşoară cursa, Şoseaua e la fel de proastă ca şi în prima semi-etapă. Cicliştii suferă şi acum din cauza pietrişului care le ucide cauciucurile. La un moment dat, echipa naţională a României este înşirată toată pe şosea, în pană. In acest timp cei trei polonezi merg pachet în frunte şi încearcă un plan inteligent. Dat fiind că coechipierul lor Lipinski se simte cel mai bine, îl lasă să scape şi nu-l urmăresc. Românii, care sosesc din urmă, nu se sinchisesc de evadarea polonezului. El sosise la prea mare distanţă de ei la Reghin, pentru a le putea fi ameninţată situaţia.

Cursa se înteţeşte totuşi. Tudose sparge de două ori. Apoi, Savanof rupe furca. In sfârşit Niţescu cade şi-şi rupe ghidonul. Cu toţii însă

Continuare în pag. II-a

Suedia învingătoare în competiţia celor cinci naţiuni

BERLIN 2 (Intersport). — Formidabila competiţie internaţională a celor cinci ţări a luat sfârşit pe arena Post-Stadion din Berlin, cu o senzaţională performanţă.

Dupăce în prima zi Germania conducea cu 36 puncte înaintea Suediei (26,5 puncte) şi Ungaria (20,5 puncte), suedezii au revenit puternic instalându-se în fruntea clasamentului, cu 56 puncte. Urmează în ordine: Germania cu 52,5 puncte, Ungaria cu 40 puncte, Japonia cu 33 puncte şi Italia cu 26,5 puncte.

REZULTATELE

100 metri: Susuhi 10,2 s.; Sir (Ungaria) 10,6 s.; Strandberg (Suedia) 10,7 s.; Reichum (Germania) 10,8 s.; Toetti (Italia) 10,9 s.; 800 metri: Lanzi (Italia) 1:52,4; Wennberg (Suedia) 1:54,1; Lang (Germania) 1:55; Temesvari (Ungaria) 2:00,2; Ofeché (Japonia) 2:03,8. 1500 metri: Beccali (Italia) 3:55,4; Schanmburg (Germania) 3,55,5; Nilsson (Suedia) 3,58,4: Szabo (Ungaria) 4,02,4; Tanaha (Japonia) 4,06; 10.000 metri: Murahala (Japonia) 32,42; Lippi (Italia) 32,52,8; Szimai (Ungaria) 32,56,2; Haag (Germania) 33,15; Lindgren (Suedia) descalificat. 400 metri garduri: Kovacs (Ungaria) 53,6; Aesbong (Suedia) 53,9; Facelli (Italia) 54,4; Scheele (Germania) 55; Harada (Japonia) 59,7; Triplu salt: Oshima (Japonia) 15,29 şi Andersson; Foch (Germania) 14,86; Szimay (Ungaria) 14,65; Villanese (Italia) 14,32. Prăjina: Nishida (Japonia) 4,30; Lindblad (Suedia) 3,90; Innocenti (Italia) şi Bocsalmassi (Ungaria) 3,80; Hartmann (Germania) 3,60. Disc: Andersson (Suedia) 52,12; Donogan (Ungaria) 47,25; Biancini (Italia) 45,32; Wurfelsdobler (Germania) 44,39; Kihumoto (Japonia) 41,19. Ciocan: Iansson (Suedia) 51,76; Blesh (Germania) 51,66; Cantepelli (Italia) 45,54; Kikumoto (Japonia) 40,56; Racz (Ungaria) 33,12. 4×400: Suedia 3:14,2; Germania 3:16; Ungaria 3:18,2; Italia 3:18,6; Japonia 3:31,4.

România posedă un mărşăluitor de clasă internaţională

De curând a sosit în ţară, după o lungă şedere în străinătate, tânărul D. Rădulescu.

Numele acesta este desigur necunoscut în cercurile sportive româneşti. El este însă apreciat cu elogii în ţările colindate de acest trubadur al sportului pedestru.

UN MARŞALUITOR DE CLASA

Rădulescu este un excelent mărşăluitor. A luat parte la campionatele mondiale din 1932 organizate în Franţa de către Federaţia internaţională de mars (dezidenţa lui I. A. A. F.) reuşind să se remarce.

PREGATIRI IN VEDEREA OLYMPIADEI

Se pare că Rădulescu ţine cu orice chip ca România să fie reprezentată la olympiada din 1936, căci se antrenează intens în vederea acestui eveniment.

De trei ori pe săptămână el poate fi văzut pe stadionul O. N. E. F. ului antrenându-se în mod cât se poate de metodic.

Până acum, Rădulescu nu a apărut în concurs. El lucrează «contra ceasului» antrenament excelent pentru un mărşăluitor.

In momentul când va fi pus la punct cu antrenamentul, va apare în faţa sportivilor români, concurând contra celor mai buni mărşăluitori ai noştri.

RADULESCU ESTE INSCRIS IN CLUBUL VENUS

Deşi nu posedă încă o secţiune de atletism şi mars, clubul «Venus» a primit înscrierea lui Rădulescu. Venus de altfel, se va afilia în curând forului de specialitate, tocmai pentru a da putinţa acestui atlet să ia parte la diferitele competiţi uni de mars.

LA BERLIN PE CONT PROPRIU

Rădulescu după cum am mai spus ţine să ia parte la proba Olympică pe 50 km. mars, care se va disputa la Berlin în cadrul olympiadei.

Cunoaşte situaţia pregătirei sportive şi materiale a ţării noastre în vederea olympiadei şi îşi dă seama că dacă vrea să plece, trebue să se îngrijească singur atât de antrenamentul sportiv cât şi de cheltuelile necesare participării. Şi după câte suntem informaţi, este la punct cu amândouă.

Iată într'adevăr un adevărat pasionat al sportului.

Azi începe la Sinaia Săptămâna Automobilului 1935

Rallye-ul de adunare. Cupa Carpaţilor. Concursul de eleganţă şi confort. Cursa de coastă

Concursurile anuale de automobile patronate de Majestatea Sa Regele Carol II şi organizate de Automobil Clubul Regal Român, — a căror serie, întreruptă o vreme de vitregia crizei economice, s'a reluat însfârşit anul trecut.

Vor avea loc anul acesta, între 3 şi 8 Septembrie, cu un fast deosebit în cadrul «Săptămâna Automobilului» în framoasa Reşedinţă Regală de vară, devenită scenă oficială a sporturilor mecanice.

RALLYE-UL DE ADUNARE

Cea mai importantă reuniune automobilistică din ţară se va deschide aşa dar în ziua de 3 Septembrie, cu un Rallye al cărui punct terminus va fi în Sinaia, între orele 3 şi 5 după amiază, pe bulevardul Ghica în dreptul bornei kilometrice 128.

Competiţiunea aceasta are darul de a nu comporta nici un efort special pentru maşini şi de-a nu cere concurenţilor nici o oboseală excepţională, întrucât regulamentul ei nu impune nici un fel de performanţă sportivă. Organizatorii au prevăzut în programul general, acest Rallye, numai în scopul de-a aduna cât mai mulţi amatori de automobilism la Sinaia, cu ocazia acestei «sărbători a automobilismului», deci numai în scopul lăudabil de-a face propagandă sportului pe care asociaţia lor, Automobil-Clubul Regal Român, înţelege să-l întreţie şi să-l sprijine.

Bazat pe aceste consideraţiuni, regulamentul acestei prime probe lasă concurenţilor libertatea de a lua plecarea din orice oraş al ţării, capitală de judeţ — şi ori când, realizând orice medie vor dori — şi impune drept singura obligaţiune pentru participanţi, luarea unei vize de plecare dela Automobil Clubul Regional, sau în lipsa acestuia dela oficiul de turism judeţean respectiv, din oraşul ales ca punct iniţial al traseului ce-şi propun a efectua.

Toţi concurenţii cari vor îndeplini aceste condiţiuni, vor primi o frumoasă amintire sub forma unei medalii comemorative.

Cei ce vor dori mai mult decât atât, pot concura şi pentru premiile de onoare ale acestei probe, având prin aceasta în plus, obligaţia de a aduna încă două vize reglementare, în două din oraşele respective, dela A. C. Regionale sau dela Oficiile de Turism judeţene, aflătoare pe traseul ce şi-au propus.

Aceste premii de onoare se vor distribui concurenţilor plecaţi din punctele cele mai depărtate de Sinaia. In caz de egalitate ele se vor acorda celor ce se vor găsi în condiţiuni mai grele din punct de vedere al puterii motorului, al numărului de persoane aflate la bord, etc. Inscrierile în acest rallye se pot face până la 28 August c. ora 8 seara la sediul A. C. R. din Bucureşti de A. C. regionale dela toate O. T. judeţene.

Taxa de înscriere este de 200 lei şi se va plăti sa sosire, în Sinaia.

CUPA CARPAŢILOR

După o zi de pauză, va începe proba cea mai importantă a reuniunei, - concursul de turism pentru «Cupa Carpaţilor».

Această probă se va desfăşura, în sensul acelor de ceasornic, pe traseul: Sinaia-Târgovişte-Câmpulung-Bran-Braşov-Sinaia de două ori în circuit închis, totalizând 517 km. de trasee în mare majoritate muntos, împărţit în 5 sectoare după cum urmează:

I. Sinaia-Câmpulung. II. Câmpulung-Braşov. III. Braşov-Târgovişte. IV. Târgovişte-Bran. V. Bran-Sinaia. Câştigătorul, — care va lua cupa challenge a Carpaţilor şi 40.000 lei, — va fi concurentul ce va totaliza maximum de puncte, manevrând în favoarea sa cât mai bine posibil, o ţinută medie între cele două formule, oarecum antagoniste, ce constituesc clasamentul; — una care obligă realizarea unei viteze medii cât mai mare, alta care impune un mers cât mai regulat şi mai prudent pentru a respecta timpurile, cu alte cuvinte vitezele medii, declarate la înscriere pentru fie care sector în parte. In afară de acest prim premiu, regulamentul mai prevede încă 3 sau 4 premii în bani, după numărul concurenţilor ce se vor prezenta în dimineaţa zilei de 5 Septembrie la ora 6 la «Start», — precum şi numeroase alte premii secundare pentru performanţe parţiale de viteză medie şi de punctualitate, considerate separat între ele, pe diferitele sectoare ale traseului, luate deasemenea separat.

Regulamentul lasă posibilitate de înscriere în acest concurs oricărui fel de automobile, dar impune două examinări ale vehiculelor, de către comisia tehnică a competiţiunei; — una o zi înainte de concurs cealaltă imediat după sfârşitul lui.

Printre obligaţiunile strict necesare ce au de respectat concurenţii, pentru a nu pierde cursa înainte de sfârşitul ei, cele mai importante sunt:

a) Să respecte cu strictete traseul mai sus descris.

b) Să marcheze la toate ceasoarni cele speciale aflate la fiecare post de control, dintre două sectoare, — timpul lor de trecere.

,d) Să nu facă o viteză medie mai mică de 40 km. pe oră pe niciunul din sectoare.

d. Să prezinte, la timp, automobilul ce conduce, la cele două examinări impuse etc, etc.

Inscrierile pentru acest concurs

(Continuarea în pagina II-a)

Cum vom utiliza banii strânşi pentru deplasarea lui Gall

Inainte de a lămuri cititorii asupra felului cum vom utiliza banii strânşi pentru deplasarea

LUDOVIC GALL

lui Gall la Paris, suntem nevoiţi să facem o nouă socoteală, deşi hotărâsem să nu mai primim nici o centimă peste suma de 52.223 lei la care ne-am oprit. Şi asta pentrucă poşta de eri ne-a adus două mandate din provincie, expediate înainte de a fi dat... ultimatum-ul cunoscut.

Au mai subscris aşa dar, clubul C. A. O. din Oradea lei 500 şi clubul Dragoş-Vodă din Cernăuţi lei 400. In total lei 900, cari adăugaţi la cei 52.223 lei din urmă, avem lei 53.123 pentru deplasarea lui Gall.

O sumă respectabilă, care depăşind aşteptările noastre ne-a pus în derută: ce să facem cu suma care prisoseşte? Pentrucă, trimis în cele mai bune condiţiuni la Paris şi găzduit acolo cel puţin 10 zile înaintea cursei, Gall nu va putea cheltui decât maximum 35.000 lei.

Ce facem cu restul?

Iată soluţia la care am ajuns, dar care nu este definitivă, de vreme ce rugăm pe cetitorii cari au subscris cu atât entuziasm, să ne transmită sugestiile lor, de cari vom ţine neapărat seamă.

Soluţia noastră este:

35.000 lei : trenul cl. II-a dus şi întors, paşaport, viză, întreţinerea confortabilă 10 zile la Paris, bani de buzunar şi cheltueli necesitate de maşina angajată special pentru urmărirea lui pe parcurs;

18.123 lei : vor servi la cumpărarea unui obiect de valoare, care va fi decernat lui Gall, în eventualitatea că va reuşi să se claseze printre primii.

53.123 lei.

Locul maxim în clasament pentru acordarea acestui premiu va fi indicat de către cetitorii noştri.

In eventualitatea că Gall nu va reuşi să se claseze în locul maxim indicat de cetitori, cei 18.123 lei cari prisosesc vor servi la cumpărarea unei cupe de aur. Această cupă, care se va numi «Cupa cetitorilor Gazetei Sporturilor» va fi trofeul principal al unui mare concurs atletic anual şi va fi decernată pe baza unui regulament care se va întocmi la vreme.

Aceasta este soluţia noastră. Aşteptăm acum sugestiile cetitorilor.